

BAB II

Hubungan Kerjasama Indonesia-Tiongkok Dalam Pembangunan Infrastruktur Pelabuhan

Bab ini membahas mengenai gambaran umum tentang pelabuhan hingga Indonesia mengambil keputusan bekerjasama dengan Tiongkok dalam bidang infrastruktur pelabuhan dengan Visi Poros Maritim Dunia untuk mencapai kepentingan nasional.

2.1 Gambaran Umum Pelabuhan Di Indonesia

Peraturan Pemerintahan Nomor 69 Tahun 2001 Pasal 1 Ayat 1 tentang Kepelabuhan yang berisi bahwa pelabuhan merupakan tempat yang terdiri dari kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang digunakan untuk kapal bersandar, berlabuh, naik atau turun penumpang, dan bongkar muat barang yang memiliki fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan, serta sebagai tempat perpindahan antarmoda transportasi. Ada beberapa syarat dalam pengelolaan pelabuhan yaitu pelabuhan harus terletak di lokasi yang terjamin keselamatan dan keamanannya, pelabuhan juga harus mudah dikembangkan dalam memenuhi peningkatan permintaan jasa angkutan laut, pelabuhan harus menjamin pengoperasian dalam jangka waktu panjang, pelabuhan juga harus berwawasan lingkungan, serta

pelabuhan harus terjangkau secara ekonomis bagi pengguna dan penyelenggara pelabuhan.³⁹

Pelabuhan merupakan salah satu sarana infrastruktur penting bagi sebuah Negara karena pelabuhan memiliki peran yang sangat vital bagi perekonomian negara termasuk Indonesia.⁴⁰ Peranan pelayaran merupakan hal sangat penting bagi kehidupan sosial, ekonomi, pemerintahan, pertahanan/keamanan, dan sebagainya. Peningkatan fungsi dan tugas di pelabuhan juga sangat penting untuk mengakselerasi perdagangan yang dampaknya akan berpengaruh bagi pertumbuhan ekonomi di Indonesia.⁴¹

Pelabuhan juga merupakan media yang letaknya berada di ujung samudera, sungai, atau danau yang fungsinya sendiri adalah untuk tempat bersandar kapal yang akan mengangkut atau menurunkan barang-barang ataupun penumpang di dalamnya, serta menjadi penghubung antar daerah, pulau, bahkan antar negeri.⁴²

Indonesia memiliki 2 macam pelabuhan yaitu pelabuhan umum dan pelabuhan khusus. Pelabuhan umum merupakan pelabuhan yang digunakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum yang diatur dan dilimpahkan kepada badan

³⁹Susanti, Djalante, PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN DALAM Mendukung PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN, Jurnal Ilmiah Media Engineering Vol.6 No.1, Januari 20116 (433-4) ISSN: 2087-9334, hlm. 434

⁴⁰Pelabuhan Indonesia, 2015 dalam <http://indonesiadevelopmentmagz.com/2015/09/18/pelabuhan-indonesia/>, diakses pada 28 Agustus pukul 21.44

⁴¹Pelabuhan memiliki Peran Bagi Ekonomi Indonesia, Angga Brathadarma, 2017 dalam <http://ekonomi.metrotvnews.com/mikro/4KZVDyqK-pelabuhan-memiliki-peran-bagi-ekonomi-indonesia> diakses pada 28 Agustus pukul 21.52

⁴²Fungsi Pelabuhan Serta Peran, Mulki Ikram, 2016 dalam <http://www.seputarkapal.com/2016/05/fungsi-pelabuhan-serta-Peran.html> diakses pada 29 Agustus pukul 13.47

usaha milik negara. Sedangkan pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang digunakan untuk kepentingan pribadi dan tidak boleh dipakai untuk kepentingan umum kecuali ada perijinan dari Pemerintah. Pelabuhan khusus dibuat oleh pemerintah maupun swasta yang digunakan untuk mengirim hasil produksi perusahaan seperti barang-barang *import* maupun *export*. Pelabuhan khusus dibangun oleh perusahaan baik pemerintah maupun swasta yang berfungsi untuk mengirim hasil produksi perusahaan tersebut.⁴³

2.1.1 Urgensi Pelabuhan Bagi Indonesia

Indonesia terkenal sebagai negara yang memiliki luas wilayah sebarar 1.904.569 km² dengan jumlah pulau sebanyak 17.508 buah. Indonesia terletak di garis khatulistiwa yang diapik oleh dua benua, Asia dan Australia, serta dua samudera, Pasifik dan Hindia. Oleh karena itu Indonesia disebut sebagai negara kepulauan.⁴⁴ Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki luas wilayah sebesar 7,81jt km² yang terdiri dari 2.01 juta km² daratan, 3,25 juta km² lautan, dan 2,55 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Ini menjelaskan bahwa Indonesia memiliki luas perairan sebesar 70 persen dari luas total wilayahnya. Dengan kondisi tersebut,

⁴³ Bambang Triatmodjo, 1996, *Pelabuhan*, Yogyakarta : , CES., DEA. Beta Offset, hlm 4-6.

⁴⁴ Negara Kepulauan Terbesar Di Dunia, 2017, dalam <http://indonesialibrary.com/negara-kepulauan-terbesar-di-dunia/> , diakses pada 15 Mei 2018 pukul 15.13

Indonesia bisa mengandalkan letak strategis tersebut dengan mulai meningkatkan infrastruktur pelabuhan.⁴⁵

Letak geografis Indonesia yang berada diantara dua benua dan dua samudera, serta posisinya yang berada di kawasan strategis jalur lalu lintas perdagangan internasional merupakan keuntungan sendiri bagi ekonomi Indonesia. Terdapat 90 persen dari jalur perdagangan dunia diangkut melalui jalur laut dan Indonesia merupakan salah satu jalur perdagangan dunia hingga mencapai 40%. Hal tersebut merupakan kesempatan bagi Indonesia untuk mewujudkan kembali Poros Maritim Dunia dengan meningkatkan infrastruktur pelabuhan.⁴⁶

Pembangunan pelabuhan dapat mendorong keuntungan bagi Indonesia yang sering dilewati oleh kapal-kapal yang berlayar di jalur perdagangan. Semakin banyak pelabuhan yang dikembangkan maka akan banyak keuntungan yang didapatkan oleh Indonesia karena menjadi tempat bersandarnya kapal-kapal serta menjadi kesempatan Indonesia untuk menguasai pasar dunia. Apabila pelabuhan di Indonesia ditingkatkan maka tidak menutup kemungkinan bahwa pelabuhan di Indonesia akan digunakan sebagai sandaran kapal yang berlayar melintasi jalur perdagangan. Sehingga Indonesia akan mendapatkan keuntungan yang semakin besar, termasuk daerah-daerah kecil yang dibangun pelabuhan pasti akan ikut mendapatkan dampak dari

⁴⁵ Indonesia Merupakan Negara Kepulauan Terbesar Di Dunia, 2015, dalam [HTTP://BPHN.GO.ID/NEWS/2015102805455371/INDONESIA-MERUPAKAN-NEGARA-KEPULAUAN-YANG-TERBESAR-DI-DUNIA](http://bphn.go.id/news/2015102805455371/indonesia-merupakan-negara-kepulauan-yang-terbesar-di-dunia), diakses pada 15 Mei 2018 pukul 15.20

⁴⁶ Reza Fikri Aulia, 2014, Kondisi Geografis Indonesia, dalam https://kompas.id/baca/kompas_multimedia/kondisi-geografis-indonesia/, diakses pada 29 Juli 2018 22:04

pembangunan pelabuhan tersebut yang dapat meningkatkan ekonomi dan kesejahteraan.

Namun dalam pembangunanya, Indonesia harus memberikan kelonggaran bagi investor asing agar dapat menanamkan modalnya di Indonesia karena dengan bantuan asing pun Indonesia akan lebih cepat dalam mengembangkan pelabuhannya. Dengan menjalin hubungan diplomasi dalam mengelola keuntungan tersebut akan berdampak besar bagi Indonesia di era keterbukaan seperti sekarang ini. Memilih dan memilah kepentingan Indonesia dalam negosiasi akan menciptakan suatu hubungan yang saling menguntungkan melihat Indonesia berada di *world cross position*.⁴⁷

Indonesia membutuhkan lebih banyak lagi pelabuhan yang menjadi penghubung antar dalam pulau maupun luar pulau. Hal tersebut dapat membantu kelancaran dalam meningkatkan ekonomi di negara dan juga memajukan negara menjadi maritim yang kuat. Oleh karena itu, pemerataan pembangunan pelabuhan sangat dibutuhkan oleh Indonesia untuk mencapai perekonomian baik untuk negara maupun daerah-daerah kecilpun juga terkena dampaknya.⁴⁸

2.1.2 Hambatan Yang Terjadi Di Pelabuhan Indonesia

⁴⁷ Jurnal Prakarsa Infrastruktur Indonesia Edisi 10, April 2012, dalam <https://media.neliti.com/.../45347-ID-pembangunan-pelabuhan-di-i...>, diakses pada 29 Juli 2018 22:22

⁴⁸ Syahrizal Sidiq, 2017, Menhub Budi Karya Sampaikan Pentingnya Pemerataan Pembangunan Infrastruktur di Daerah, dalam <http://www.tribunnews.com/bisnis/2017/09/17/menhub-budi-karya-sampaikan-pentingnya-pemerataan-pembangunan-infrastruktur-di-daerah>, diakses pada 29 Juli 2018 22:50

Pelabuhan di Indonesia juga memiliki kendala yang mengakibatkan operasionalnya tidak berjalan dengan baik. Salah satu kendalanya adalah kedalaman kolam di beberapa pelabuhan di Indonesia yang memiliki kedalaman hanya sekitar 5,5 meter, sedangkan di negara seperti Singapura dan Malaysia memiliki kedalaman lebih dari 16 meter.⁴⁹ Ada juga kendala lain yang menghambat kinerja pelabuhan di Indonesia seperti fasilitas pelabuhan yang sangat buruk, serta tidak memadainya jumlah dan kapasitas peralatan bongkar muat.⁵⁰ Hal tersebut berdampak pada biaya logistik yang tinggi dalam sektor angkutan laut.⁵¹

Dalam catatan Bank Pembangunan Asia (ADB) juga menyoroti bahwa setidaknya butuh enam hari bagi Indonesia untuk memasukkan dan mengeluarkan barang, dokumen, dan lain-lain yang ada dipelabuhan.⁵² Sedangkan di beberapa negara tidak memerlukan waktu selama itu, seperti contoh Thailand yang hanya membutuhkan waktu lima hari, Amerika Serikat dan Inggris yang membutuhkan waktu empat hari, Australia dan Perancis yang membutuhkan waktu tiga hari, Hongkong yang hanya membutuhkan waktu dua hari, dan Singapura yang hanya membutuhkan waktu 1,5 hari dalam melakukan kegiatan tersebut.

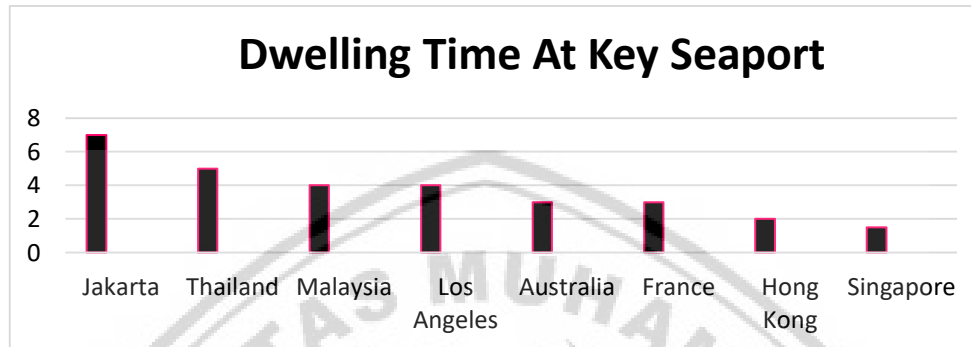
⁴⁹Infrastruktur Pelabuhan RI Tertinggal dari Malaysia dan Thailand, Septian Deny, 2014 dalam <http://bisnis.liputan6.com/read/2085882/infrastruktur-pelabuhan-ri-tertinggal-dari-malaysia-dan-thailand>, diakses pada 30 Juli 2017 pukul 14.38

⁵⁰ Ibid

⁵¹Pelabuhan Indonesia Buruk, 2021 dalam <http://poskotanews.com/2012/11/18/pelabuhan-di-indonesia-buruk/> diakses pada 24 Agustus 2017 pukul 10.03

⁵²Layanan Pelabuhan Indonesia, 2012 dalam <http://www.viva.co.id/berita/bisnis/375572-adb-layanan-pelabuhan-indonesia-buruk> diakses pada 25 Agustus 2017 pukul 12.24

Tabel 2.1 Waktu Dwelling Time.⁵³



Dengan segala permasalahan tersebut tentu saja juga akan berdampak bagi perekonomian Indonesia dibidang kelautan. Hal tersebut berdampak juga pada biaya logistik yang menjadi mahal.⁵⁴ Biaya logistik yang tinggi juga berdampak buruk bagi pertumbuhan perekonomian di Indonesia.⁵⁵ Dalam data yang diambil oleh Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI), biaya logistik Indonesia sangat tinggi dari Negara ASEAN lainnya yaitu mencapai 23,5% dari Pasar Domestik Bruto (PDB) atau senilai 1.820 triliun per tahun, berbanding jauh dengan negara lainnya seperti Malaysia yang hanya mencapai 13%, Thailand sekitar 13,2%, dan Singapura yang hanya mencapai

⁵³ Ibid

⁵⁴ Biaya Logistik Dan Dwelling Time, 2015, dalam <https://maritimenews.id/biaya-logistik-dan-dwelling-time/> diakses pada 27 Agustus 2017 pukul 16.38

⁵⁵ *High Logistics Costs Impede Higher Economic Growth for Indonesia*, 2013, dalam <http://www.worldbank.org/in/news/press-release/2013/09/06/high-logistics-costs-impede-higher-economic-growth-for-indonesia> diakses pada 27 Agustus pukul 17.20

8,1%.⁵⁶ Idealnya biaya logistik adalah tidak melebihi 15% dari Pasar Domestik Bruto (PDB).⁵⁷

Hal ini menjelaskan bahwa perekonomian Indonesia dalam bidang pelabuhan sangat tertinggal jauh dan infrastruktur pelabuhannya tergolong masih rendah daripada negara-negara lainnya. Dengan demikian Indonesia harus bersikeras dalam memperbaiki infrastruktur pelabuhan.⁵⁸ Namun juga terdapat kendala-kendala yang dihadapi oleh Indonesia dalam meningkatkan infrastruktur pelabuhannya.

Indonesia harus mulai menjadikan revitalisasi pelabuhan sebagai prioritas karena kelemahan dari pelabuhan di Indonesia terletak di kualitas infrastruktur dan suprastruktur.⁵⁹ Perbaikan tersebut juga dapat membuat Indonesia tidak perlu bergantung kepada pelabuhan di negara lain dalam kegiatan ekspor-impor. Sehingga hal itu dapat menguntungkan perekonomian Indonesia, menurunkan biaya transportasi, dan lain-lain.⁶⁰

Selain itu, buruknya penerapan sistem administrasi yang digunakan ekspor impor juga menjadi salah satu penghambat dalam proses kegiatan di pelabuhan. Hal ini yang menyebabkan keterlambatan dalam proses bongkar muat di pelabuhan. Masalah dari

⁵⁶Alasan Mengapa Biaya Logistik Di Indonesia Mahal, 2017 dalam <https://student.cnnindonesia.com/edukasi/20170405103445-445-205062/alasan-mengapa-biaya-logistik-di-indonesia-mahal/> diakses pada 28 Agustus 2017 pukul 18.40

⁵⁷Abdul Rahman, 2017, Biaya Logistik Indonesia Masih Tinggi di Asean, dalam <http://industri.bisnis.com/read/20170725/98/674583/biaya-logistik-indonesia-masih-tinggi-di-asean>, diakses pada 30 Juli 2018 7:43

⁵⁸Ibid

⁵⁹Revitalisasi Pelabuhan Indonesia, 2012, dalam <http://id.beritasatu.com/home/revitalisasi-pelabuhan-indonesia/31340>, diakses pada 28 Agustus 2017 pukul 21.34

⁶⁰ Ibid

sistem tersebut dikarenakan setiap barang yang akan di bongkar muat harus melalui perizinan dari 18 perwakilan instansi di loket perizinan. Importir harus mendatangi satu persatu kementerian untuk memperoleh perizinan dan bisa memakan waktu hingga berhari-hari. Sehingga banyak yang memanfaatkan ketidakoptimalan tersebut dengan melakukan pemungutan liar agar proses bongkar muat lebih cepat dikerjakan.⁶¹

Dengan segala permasalahan tersebut tentu saja juga akan berdampak bagi perekonomian Indonesia dibidang kelautan. Hal tersebut berdampak juga pada biaya logistik yang menjadi mahal.⁶² Biaya logistik yang tinggi juga berdampak buruk bagi pertumbuhan perekonomian di Indonesia. Biaya tersebut dimasukan kedalam biaya infrastruktur pelabuhan yang masih buruk sehingga biaya logistiknya pun menjadi tinggi⁶³ Dalam data yang diambil oleh Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI), biaya logistik Indonesia sangat tinggi dari Negara ASEAN lainnya yaitu mencapai 23,5% dari Pasar Domestik Bruto (PDB) atau senilai 1.820 triliun per tahun, berbanding jauh dengan negara lainnya seperti Malaysia yang hanya mencapai 13%,

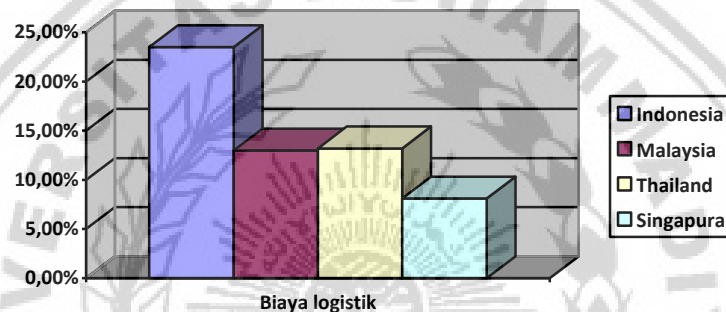
⁶¹ Joko Panji Sasongko, 2015, <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20150729182348-12-68934/sistem-perizinan-ruwet-akar-masalah-bongkar-muat-pelabuhan>, diakses pada 3 Juli 2018 0:46

⁶² Biaya Logistik Dan Dwelling Time, 2015, dalam <https://maritimeneews.id/biaya-logistik-dan-dwelling-time/> diakses pada 27 Agustus 2017 pukul 16.38

⁶³ *High Logistics Costs Impede Higher Economic Growth for Indonesia*, 2013, dalam <http://www.worldbank.org/in/news/press-release/2013/09/06/high-logistics-costs-impede-higher-economic-growth-for-indonesia> diakses pada 27 Agustus pukul 17.20

Thailand sekitar 13,2%, dan Singapura yang hanya mencapai 8,1%.⁶⁴ Idealnya biaya logistik adalah tidak melebihi 15% dari Pasar Domestik Bruto (PDB).⁶⁵

2.2 Tabel Grafik Biaya Logistik Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) pada tahun 2017



Biaya Logistik tersebut dibagi menjadi biaya penyimpanan sebesar Rp. 546 Triliun, biaya transportasi Rp. 1.092 Triliun, dan biaya administrasi sebesar Rp 182 Triliun. Selain biaya yang tinggi, mutu dari pelayanan logistik juga buruk. Contohnya ialah waktu jeda untuk barang-barang impor bisa mencapai 5,5 hari dan biaya angkutnya juga tinggi. Kondisi tersebut semakin buruk mengingat prasarana logistik seperti jalan, pelabuhan, dan hubungan antarmoda masih sangat buruk.⁶⁶

⁶⁴ Alasan Mengapa Biaya Logistik Di Indonesia Mahal, 2017 dalam <https://student.cnnindonesia.com/edukasi/20170405103445-445-205062/alasan-mengapa-biaya-logistik-di-indonesia-mahal/> diakses pada 28 Agustus 2017 pukul 18.40

⁶⁵ Abdul Rahman, 2017, Biaya Logistik Indonesia Masih Tinggi di Asean, dalam <http://industri.bisnis.com/read/20170725/98/674583/biaya-logistik-indonesia-masih-tinggi-di-asean>, diakses pada 30 Juli 2018 7:43

⁶⁶ Tinggi Biaya Logistik Indonesia, 2012, dalam <http://dephub.go.id/post/read/tingginya-biaya-logistik-di-indonesia-10694>, diakses pada 26 Juli 2018 23:26

Dalam hal ini tentu saja Indonesia tidak bisa dengan mudah mengeluarkan dana dari APBN untuk memperbaiki pelabuhan di Indonesia. Perbaikan pelabuhan di Indonesia sangat membutuhkan biaya yang banyak karena komponen-komponen yang juga harus diperbaiki tidaklah sedikit. Pemerintah juga tidak menutup lowongan untuk negara lain atau perusahaan swasta yang ingin membangun infrastruktur pelabuhan di Indonesia, sehingga dengan demikian maka dana APBN juga tidak banyak dikeluarkan dalam pembangunan infrastruktur ini.⁶⁷

2.2 Visi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

Pada masa kepemimpinan Joko Widodo pada tahun 2014 lebih menekankan pengembangan kelautannya, hal ini dikarenakan keinginan dari Joko Widodo untuk menjadikan negara Indonesia sebagai negara dengan maritim yang kuat seperti dalam visinya yaitu Poros Maritim Dunia. Awal dari keinginan tersebut muncul saat Presiden Joko Widodo mulai menyampaikan pidatonya di Konferensi Tingkat Tinggi(KTT) Asia Timur di Nay Pyi Taw, Myanmar pada tanggal 13 November 2015.⁶⁸ Dalam pidatonya Jokowi menyampaikan bahwa kerjasama dalam pembangunan infrastruktur maritim harus menjadi fokus utama. Joko Widodo berkeyakinan bahwa kemakmuran dan

⁶⁷Peningkatan Fasilitas Dan Kapasitas Pelabuhan Harus Dilanjutkan, 2015 dalam <http://www.dephub.go.id/welcome/readPost/peningkatan-fasilitas-dan-kapasitas-pelabuhan-harus-dilanjutkan>, diakses 24 Agustus 2017 pukul 09.28

⁶⁸Indoneisa Sebagai Poros Maritim Dunia, 2015 dalam <http://www.presidenri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html>, diakses pada 29 Agustus 2017 pukul 10.29

perdamaian kawasan ditentukan oleh bagaimana kita bekerjasama dalam mengelolah samudera. Joko Widodo juga menyampaikan bahwa ingin sekali bekerjasama dalam bidang maritim untuk memajukan negara Indonesia menjadi poros maritim dunia⁶⁹ Mendengar pidato yang disampaikan oleh Jokowi, banyak negara-negara yang tertarik untuk bekerjasama dengan Indonesia seperti Italia, Jepang, Australia, dan Belgia.⁷⁰

Indonesia merupakan negara yang berada di antara dua benua Asia dan Australia, dua samudera Pasifik dan Hindia, dan negara-negara Asia Tenggara, tentu saja hal itu merupakan potensi besar bagi Indonesia untuk menjadi poros maritim dunia dengan memperbaiki sistem pelabuhan di Indonesia yang awalnya masih berstandar nasional menjadi standar internasional.⁷¹

Namun dalam pengembangannya, pelabuhan Indonesia masih mengalami keterhambatan dikarenakan kurang memadainya peningkatan infrastruktur yang mendukung di setiap daerah.⁷² Oleh karena itu pertumbuhan volume barang yang melalui pelabuhan di Indonesia tergolong masih rendah.⁷³ Visi poros maritim dunia milik Indonesia merupakan keinginan Jokowi untuk mengembangkan kembali perekonomian di bidang perairan agar Indonesia semakin maju dan berkembang seperti negara-negara lainnya. Poros maritim diwujudkan untuk menjamin konektifitas antar pulau,

⁶⁹Pidato Lengkap Jokowi Di KTT ASEAN, 2014, dalam <https://news.detik.com/berita/2746554/pidato-lengkap-jokowi-di-ktt-asean>, diakses pada 29 Agustus 2017 pukul 11.18

⁷⁰ Eduardo Simorangkir, 2017, dalam <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3613943/susi-ajak-jepang-kerja-sama-infrastruktur-dan-teknologi-kelautan>

⁷¹Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia, *Op. Cit*

⁷²<http://www.suara.com/bisnis/2016/06/11/074604/pengembangan-pelabuhan-di-indonesia-belum-ditopang-infrastruktur>, Aditya Himawan, 2016

⁷³<http://beritatrans.com/2014/08/03/pelabuhan-indonesia-masih-di-peringkat-89-dari-148-negara/>, 2014

pengembangan industri perkapalan dan perikanan, memperbaiki sarana-sarana pelabuhan seperti transportasi laut, serta berfokus pada kekuatan maritim.⁷⁴

Visi tersebut berisikan 5 pilar⁷⁵ yaitu pertama, pembangunan kembali budaya maritim Indonesia. Indonesia merupakan negara yang memiliki 17ribu pulau, maka Indonesia harus menyadari bahwa Indonesia adalah negara yang identitasnya, kemakmurannya, dan masa depannya ditentukan oleh bagaimana cara Indonesia mengelolah samudera. Kedua, komitmen menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama. Penjagaan dan pengelolaan sumber daya laut dengan melakukan pengembangan industri perikanan serta membangun kedaulatan pangan laut akan memakmurkan kepentingan rakyat Indonesia. Dalam pengelolaan tersebut tentu saja Indonesia juga membutuhkan nelayan sebagai pilar utama dan pengelolaan tersebut. Ketiga, komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim. Dalam pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim Indonesia akan membuat Indonesia juga mendapatkan banyak keuntungan. Dari mulai perkembangnya seluruh infrastruktur pelabuhan, tentu saja keuntungan untuk negara dari segi ekonomi juga banyak. Keempat, diplomasi maritim

⁷⁴Ibid

⁷⁵ Zaky Haikal, 2014, Jokowi : Ada 5 Pilar Wujudkan Poros Maritim Dunia, dala <http://ekonomi.metrotvnews.com/read/2014/11/13/318161/jokowi-ada-5-pilar-wujudkan-poros-maritim-dunia>, diakses 18 April 2018 pukul 20.00

yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan. Kelima, negara yang menjadi titik tumpu dua samudera, Indonesia berkewajiban membangun kekuatan pertahanan maritim. Negara Indonesia merupakan negara kepulauan yang dikelilingi oleh dua samudera yang banyak dilewati oleh negara-negara lain untuk berlayar dalam berbagai kegiatan. Dalam hal ini, tentu keamanan Indonesia juga perlu ditingkatkan untuk mengawasi dan menjaga keamanan disekitar wilayah kelautan di Indonesia agar tidak terjadi konflik dan pelanggaran oleh negara lain yang mengakibatkan permasalahan di kedua negara. Dengan itu, Indonesia perlu juga meningkatkan kualitas keamanan perairan selain hanya berfokus pada kekayaan maritim karena dengan jika keamanan di Indonesia tidak kuat maka juga akan merugikan Indonesia.

Dalam visi tersebut tentu akan membantu Indonesia untuk membangkitkan kembali kekuatan maritimnya dan menjadikan perekonomian laut di Indonesia semakin meningkat.

2.3 Kerjasama Indonesia dan Tiongkok Dalam Pembangunan Infrastruktur Pelabuhan

Dalam proses peningkatan Pelabuhan, Indonesia tentu saja harus menjalin kerjasama dengan negara lain. Pidato yang dikemukakan oleh Joko Widodo pada saat

Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) di Asia Timur mengundang negara-negara untuk bekerja sama dalam pembangunan maritim negara, salah satunya negara Tiongkok. Pada tanggal 26 Maret 2015, Pemerintah Republik Indonesia dan Republik Rakyat Tiongkok menyepakati kerjasama dan menandatangani nota kesepahaman (*Memorandum of Understanding/ MoU*) yang terdiri dari 8 bidang yaitu meliputi⁷⁶ nota kesepahaman kerja sama ekonomi antara Kemenko Perekonomian RI dan Komisi Reformasi dan Pembangunan Nasional RRT, nota kesepahaman kerja sama Proyek Pembangunan Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung antara Kementerian BUMN dan Komisi Reformasi dan Pembangunan Nasional RRT, nota kesepahaman kerja sama maritim dan SAR antara Basarnas dan Kementerian Transportasi RRT, protokol Persetujuan antara Pemerintah RRT dan RI dalam pencegahan pengenaan pajak ganda kedua negara, kerangka Kerja Sama Antariksa 2015-2020 antara Lapan dan Lembaga Antariksa RRT, nota kesepahaman kerja sama saling dukung antara Kementerian BUMN dan Bank Pembangunan China Pembangunan, nota kesepahaman antara pemerintah RRT dan RI dalam pencegahan pengenaan pajak ganda kedua negara, nota kesepahaman kerja sama bidang industri dan infrastruktur antara Kementerian BUMN dan Komisi Reformasi dan Pembangunan Nasional RRT.

⁷⁶Indonesia-Tiongkok Kerja Sama Di Delapan Bidang, Bayu Galih 2015 dalam <http://nasional.kompas.com/read/2015/03/26/22510981/Indonesia-Tiongkok.Sepakati.Kerja.Sama.di.Delapan.Bidang>, diakses pada 29 Agustus 2017 pukul 11.04

Penandatanganan tersebut dilaksanakan di Great Hall of The People oleh masing-masing perwakilan dari masing-masing negara.⁷⁷ Kedua presiden juga menyepakati kerjasama bilateral yang menyangkut tentang gagasan Poros Maritim Dunia dan Jalan Sutra Maritim untuk merealisasikan konektivitas maritim dengan melakukan pembangunan infrastruktur.⁷⁸

Sebelumnya Indonesia juga pernah bekerjasama dengan Tiongkok pada masa kepemimpinan Susilo Bambang Yudhoyono dalam pengelolaan maritim di Indonesia bidang perikanan pada tahun 2012. Dalam MoU tersebut membahas tentang pengelolaan sumber daya ikan, ekspor-impor produk-produk perikanan, dan pemberantasan *illegal fishing*. Kemudian kerjasama tersebut masih belum tercapai dengan sempurna hingga pada masa kepemimpinan Joko Widodo kerjasama tersebut diperkuat dan diperpanjang dengan MoU baru tentang kerjasama maritim dalam bidang pembangunan pelabuhan dalam peningkatan kembali kekuatan maritim Indonesia.

Kerjasama dengan Tiongkok dalam pengelolaan pelabuhan sudah dipikirkan secara matang oleh pihak Indonesia mengenai konsekuensi dan dampak untuk kedepannya bagi bangsa Indonesia. Tentu saja Indonesia sangat serius dalam kerjasama ini karena hal tersebut menyangkut salah satu aset negara yang sangat penting bagi perekonomian Indonesia. Namun keputusan Indonesia ini juga pasti memiliki maksud

⁷⁷ Ibid

⁷⁸ Diemas Krisna Duta, 2015, Jokowi Kuatkan Kerjasama Ekonomi Indonesia-Tiongkok dalam <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150329104005-92-42712/jokowi-kuatkan-kerjasama-ekonomi-indonesia-tiongkok/>, diakses pada 30 Agustus 2017 pukul 17.42

dan keinginan yang baik untuk menciptakan kekuatan dan memajukan perekonomian negara. Banyak negara yang ingin bekerjasama dengan Indonesia dan salah satu negara itu adalah Tiongkok. Apa yang dimiliki oleh Tiongkok tentu saja membuat Indonesia berani mengambil keputusan untuk bekerjasama dalam berbagai bidang, salah satunya yang kita bahas yaitu adalah pembangunan infrastruktur pelabuhan di Indonesia.

2.4 Keunggulan Pelabuhan Tiongkok

Indonesia berani bekerjasama dengan Tiongkok karena Tiongkok merupakan negara yang memiliki pelabuhan yang tidak perlu diragukan canggih dan kemajuannya. Tiongkok saat ini menjadi negara yang mendominasi dalam bidang pelabuhan.⁷⁹ Pelabuhan-pelabuhan di Tiongkok merupakan pelabuhan tersibuk di dunia dari sisi kapasitas, luasan terminal dan fasilitas pendukungnya. Dengan begitu pelabuhan di Tiongkok banyak dimanfaatkan untuk meningkatkan perekonomian negara. Pelabuhan-pelabuhan Tiongkok yang terkenal adalah Pelabuhan Shanghai, Pelabuhan Guangzhou, Pelabuhan Qingdao, Pelabuhan Qinhuangdao, dan Pelabuhan Hong Kong.⁸⁰ Tiap tahunnya, terdapat sekitar 32 juta truk gandeng yang melintasi pelabuhan yang berisi barang-barang dari berbagai penjuru dunia dan beratnya mencapai 736 ton.⁸¹ Melihat hal

⁷⁹Yusuf Waluyo, 2015, Ini Dia 10 Pelabuhan Terbesar Di Dunia, dalam <http://industri.bisnis.com/read/20150411/98/421748/ini-dia-10-pelabuhan-terbesar-di-dunia/11>, diakses pada 12 April 2018 pukul 16.33

⁸⁰ Ibid

⁸¹ Siksa Amelie, 2014, dalam <http://bisnis.liputan6.com/read/2048834/port-of-shanghai-pelabuhan-terbesar-dunia-penuh-hamparan-kargo>, diakses pada 10 Juli 2018 pukul 19.44

tersebut tentu menarik perhatian negara-negara yang ingin memajukan pelabuhannya dengan bekerjasama dengan Tiongkok.

Memiliki daya tampung pelabuhan yang luar biasa, Tiongkok juga merupakan negara yang memiliki aktivitas perdagangan terbesar di dunia. Jika dilihat dari tahun 2012, Tiongkok berhasil menembus level US\$ 3,87 triliun dalam aktifitas ekspor dan impornya.⁸² Jumlah tersebut mengalahkan total dari perdagangan milik AS yang juga memiliki maritim yang bagus.⁸³ Melihat hal tersebut tentu saja Indonesia tidak ragu-ragu untuk bekerjasama mengembangkan pelabuhan bersama Indonesia.

Lokasi pelabuhan di Tiongkok merupakan keunggulan kompetitif utama dalam menarik perusahaan-perusahaan besar yang berskala multinasional.⁸⁴ Pelabuhan di Tiongkok sebagian besar dilewati oleh kapal-kapal asing yang melakukan pengiriman barang sehingga tentu saja banyak keuntungan yang di dapatkan oleh Tiongkok sendiri. Dengan pengetahuan yang luas dalam bidang laut juga membuat pelabuhan di Tiongkok menjadi maju dan berkembang.

Salah satu pelabuhan milik Tiongkok seperti Yangshan *Deepwater*, memiliki jembatan yang melintas membelah Laut Luchaigang, Pudong Baru, dan Shanghai. Jembatan tersebut bernama Donghai *Bridge* yang memiliki panjang hingga 32,5

⁸² Siska Amelie, *Log Cit*.

⁸⁴Hilda Alexander, 2014, dalam Empat Naga Tiongkok Terbaik di Asia, dalam <http://ekonomi.kompas.com/read/2014/09/22/104522021/Empat.Naga.Tiongkok.Terbaik.di.Asia>, diakses pada 30 Juli 2018 8:07

kilometer. Donghai *Bridge* digunakan sebagai penghubung antara Shanghai dan Pelabuhan Yangshan Deepwater yang dikelola oleh Terminal Petikemas Internasional Shanghai Shengsong (SSICT). Dengan kedalaman laut mencapai 16 meter, Donghai *Bridge* berhasil dibangun dengan guna sebagai akses kendaraan darat yang menuju ke Pelabuhan Yangshan *Deepwater* agar lebih efektif dan efisien. Pelabuhan ini hanya membutuhkan waktu selama empat tahun, dari 2005 hingga 2009 dan mampu menampung hingga 20 juta TEUs dalam satu kontainer per tahun.⁸⁵

Hal itu menciptakan visi yang dikemukakan oleh Presiden Tiongkok Xin Jin Ping yaitu Jalur Maritim Sutra untuk mengembangkan kegunaan pelabuhannya dan menjadikan pelabuhannya menjadi salah satu peran penting dalam pelayaran dan pengiriman barang dalam jalur laut di berbagai lintas negara. Jalur Sutra Maritim merupakan salah satu ambisi dari Presiden Tiongkok Xin Jin Ping.⁸⁶ Nama dari Jalur Sutra diambil dari komoditas perdagangan Tiongkok yang kebanyakan berupa sutera.⁸⁷ Tujuan dari visi ini adalah untuk menghubungkan beberapa koridor dari 60 negara di seluruh dunia.⁸⁸ Dalam proyek ini, Tiongkok juga tidak sedikit mengeluarkan dana yaitu

⁸⁵ Saatnya Pelabuhan Tanjung Priok Becermin ke China, 2011, dalam <https://ekonomi.kompas.com/read/2011/08/15/02431379/saatnya.pelabuhan.tanjung.priok.becermin.ke.china>, diakses pada 13 Juli 2018 18:19

⁸⁶ Ike Agestu, 2014, Jalur Sutra Maritim Xi Jinping dan Poros Maritim Jokowi, dalam <https://www.cnnindonesia.com/internasional/2014/11/20/122558-113-12720/jalur-sutra-maritim-xi-jinping-dan-poros-maritim-jokowi/>, Ike Agestu, diakses pada 16 Juli 2017

⁸⁷ Mega Proyek Tiongkok Jalur Sutra Abad 21 dan Konektivitas Asean, dalam <http://pssat.ugm.ac.id/id/2017/10/25/mega-proyek-tiongkok-jalur-sutra-abad-21-dan-konektivitas-asean/>, diakses pada 14 Juli 2017

⁸⁸ Djony Edward, 'Mengintip Peluang di Jalur Sutra Modern', dalam <https://nusantara.news/mengintip-peluang-di-jalur-sutra-modern/>, diakses pada 17 Juli 2017

sekitar 1.649 triliun rupiah untuk mendukung pengembangan jalur sutera maritim dan dana tersebut disalurkan untuk membangun infrastruktur hingga konektivitas di sepanjang negara yang berada di jalur maritim sutera termasuk Indonesia.⁸⁹

Di dalam jalur ini juga melewati kawasan Indonesia seperti Selat Sunda yang menghubungkan Pulau Jawa dan Pulau Sumatera serta Selat Karimata yang berada diantara Pulau Kalimantan dan Pulau Sumatera yang juga menghubungkan Laut Jawa dan Laut China Selatan.⁹⁰ Sehingga visi antara kedua negara ini sangat sinkron dan akan membawa kemajuan bagi masing-masing negara jika kerjasama tersebut semakin dikembangkan.⁹¹

Dengan visi Jalur Sutera Maritim abad 21 (*Maritime Silk Road 21st*) yang dicanangkan oleh Tiongkok untuk menjadikan negara maritim yang besar memunculkan sebuah paradigma baru bagi pemerintah Indonesia akan sebuah tantangan atau potensi. Hal ini karena lawatan Presiden Joko Widodo dalam forum Kerjasama Tingkat Tinggi Ekonomi Asia Pasific (APEC), di Beijing, Tiongkok, Selasa, 11 November 2014 menunjukkan suatu kerjasama serius untuk mensinergiskan antara Jalur Sutera Maritim dengan tol laut. Setahun sebelumnya, pada Oktober 2013, Presiden Tiongkok Xi Jinping meluncurkan inisiatif Jalur Sutera Maritim Abad ke-21 di Gedung DPD, Jakarta.

⁸⁹ Muhammad Idris, 'Ambisi China Dominasi Ekonomi Dunia Lewat Jalur Sutra' <<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/3502221/ambisi-china-dominasi-ekonomi-dunia-lewat-jalur-sutra>> diakses pada 17 September 2017

⁹⁰ Ibid

⁹¹ Khairisa Ferida, 2017, Menilik Alasan China Menghidupkan Kembali Jalur Sutra, dalam <http://global.liputan6.com/read/2944778/menilik-alasan-china-menghidupkan-kembali-jalur-sutra>, diakses pada 16 September 2017 11:34

Maknanya, memang sudah sejak lama Indonesia diincar oleh Tiongkok untuk dapat berkolaborasi mengenai pembangunan Jalur Sutra Maritim. Dengan begitu kerjasama Tiongkok dan Indonesia akan menghasilkan keuntungan bagi tiap negara.

2.5 Wilayah-wilayah Pelabuhan Indonesia Yang Akan Di Kelola Oleh Tiongkok

Dalam perjanjiannya, Indonesia mulai melakukan pertemuan-pertemuan dengan Tiongkok dalam menjalankan salah satu perjanjian yang terdapat dalam MoU yaitu pembangunan infrastruktur pelabuhan. Pembangunan infrastruktur pelabuhan ini akan menjadi salah satu proyek besar antara Indonesia dan Tiongkok. Seperti yang diketahui bahwa Indonesia ingin membangun 24 pelabuhan beserta besar anggarannya⁹²

Tabel 2.3 Nama-nama pelabuhan yang akan dikembangkan⁹³

NO.	Nama Pelabuhan	Anggaran Yang Dibutuhkan
1.	Pelabuhan Banda Aceh	1 Triliun Rupiah
2.	Pelabuhan Belawan	3 Triliun Rupiah
3.	Pelabuhan Pangkal Pinang	1,5 Triliun Rupiah
4.	Pelabuhan Kuala Tanjung	3 Triliun Rupiah
5.	Pelabuhan Dumai	1,5 Triliun Rupiah

⁹²Ini Dia 24 Pelabuhan Yang Akan Dibangun Jokowi Untuk Program Tol Laut, 2015, dalam <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2751498/ini-dia-24-pelabuhan-yang-akan-dibangun-jokowi-untuk-program-tol-laut>, diakses pada 30 Juli 2018 pukul 20:33

⁹³ Ibid

6.	Pelabuhan Panjang	1,5 Triliun Rupiah
7.	Pelabuhan Batam	3 Triliun Rupiah
8.	Pelabuhan Padang	1,5 Triliun Rupiah
9.	Pelabuhan Tanjung Priok	1,5 Triliun Rupiah
10.	Pelabuhan Cilacap	1,5 Triliun Rupiah
11.	Pelabuhan Tanjung Perak	1,5 Triliun Rupiah
12.	Pelabuhan Lombok	1,5 Triliun Rupiah
13.	Pelabuhan Kupang	1,5 Triliun Rupiah
14.	Pelabuhan Banjarmasin	1,5 Triliun Rupiah
15.	Pelabuhan Pontianak	1,5 Triliun Rupiah
16.	Pelabuhan Palangkaraya	1 Triliun Rupiah
17.	Pelabuhan Maloy	1 Triliun Rupiah
18.	Pelabuhan Bitung	3 Triliun Rupiah
19.	Pelabuhan Makassar	1,5 Triliun Rupiah
20.	Pelabuhan Ambon	1 Triliun Rupiah
21.	Pelabuhan Halmahera	1,5 Triliun Rupiah
22.	Pelabuhan Sorong	1,5 Triliun Rupiah
23.	Pelabuhan Jayapura	1 Triliun Rupiah
24.	Pelabuhan Merauke	1,5 Triliun Rupiah

Dari daftar pelabuhan diatas jika dijumlahkan seluruhnya akan mencapai Rp 39,5 triliun dan jika dikembangkan maka pelabuhan tersebut dapat mempermudah kapal-kapal besar untuk melakukan pengiriman dan menjadi tempat untuk bersandarnya kapal-kapal laut dari yang besar hingga kecil.

Dalam pembuatan proyek pelabuhan tersebut Indonesia telah menyepakati untuk bekerja sama dengan Tiongkok. Proyek yang akan dijalani saat ini adalah pembangunan infrastruktur pelabuhan di wilayah-wilayah tertentu di Indonesia. Wilayah-wilayah tersebut dipilih karena masih mengalami perbaikan yang cukup besar dan bisa dianggap belum layak untuk dioperasikan. Pelabuhan yang terpilih tersebar diberbagai wilayah seperti di bagian Indonesia Barat yaitu pembangunan pelabuhan Kuala Tanjung tahap II tepatnya di Kabupaten Batu Bara, Sumatera Utara. BUMN asal Tiongkok berminat ikut

serta dalam pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung Tahap II. Tiongkok tergolong agresif melakukan kerjasama dalam pembangunan pelabuhan ini berbeda dengan perusahaan dari Belanda Port of Rotterdam Authority yang masih mengalami kesulitan saat bernegosiasi dalam bagi hasil.⁹⁴

Dalam pembangunan ini juga terdapat tantangan tersendiri yaitu bagaimana agar mendorong produk untuk terjadi hilirisasi karena infrastruktur yang masih jauh dari kata sempurna dan butuh pengembangan serta pembangunan yang lebih bagus lagi.⁹⁵ Pada pembangunan tahap I di Pelabuhan Kuala Tanjung sudah mencapai 96,33% untuk sisi laut, sedangkan untuk sisi darat mencapai 77,08%. Pada peningkatan tahap II akan dilakukan pengembangan kawasan industri sebesar 3.000 hektar.⁹⁶

Pelabuhan lain di wilayah Indonesia Barat yang juga dikelola oleh Tiongkok adalah Pelabuhan Tanjung Priok. Pelabuhan Tanjung Priok merupakan tergolong pelabuhan tersibuk dan terbesar di Indonesia. PT. Pelabuhan Indonesia II sedang melakukan pembenahan untuk meningkatkan standart pelabuhan tersebut. Kedalaman dermaga juga harus diperhitungkan agar kapal-kapal yang berkapasitas besar bisa bersandar di pelabuhan Tanjung Priok. Pada tahun 2012, pembangunan pelabuhan Tanjung Priok mulai dijalankan dan masih memiliki kedalaman dermaga 12 meter hingga

⁹⁴ BUMN China Minati Proyek Pelabuhan Kuala Tanjung I, 2018 , dalam <https://ekonomi.kompas.com/read/2018/01/18/155335026/bumn-china-minati-proyek-pelabuhan-kuala-tanjung-i>, diakses pada 31 Juli 2018 17:33

⁹⁵ Ibid

⁹⁶ BUMN China Lirik Proyek Kuala Tanjung Tahapn II, 2018, dalam <http://www.bumn.go.id/pelindo1/berita/1-BUMN-China-Lirik-Proyek-Kuala-Tanjung-Tahap-II>, diakses pada 31 Juli 18:12

saat ini akan terus melakukan pengerukan untuk membuat dalam dermaga lebih kuat untuk tempat kapal-kapal besar bersandar.⁹⁷ Proyek dari pembangunan pelabuhan ini diperkirakan akan menelan dana sebesar US\$ 2,5 Miliar dan akan diselesaikan hingga tahun 2017.⁹⁸ Kendala dari pembangunan pelabuhan ini adalah ketidaksiapan warga yang tinggal disekitar pelabuhan tersebut terhadap keputusan PT. Pelabuhan Indonesia yang akan menyita wilayah tempat tinggal mereka dalam perluasan pembangunan pelabuhan Tanjung Priok ini.⁹⁹ Hal itu memicu keinginan warga untuk meminta ganti untung karena telah lama tinggal di wilayah tersebut walaupun PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) mengklaim bahwa tanah tersebut adalah miliknya. Disisi lain PT. Pelabuhan Indonesia II juga menggandeng negara lain yaitu Tiongkok dan Azerbaijan dalam pengelolaan pelabuhan Tanjung Priok ini.

Pada tanggal 10-12 Mei 2017, terjadilah perjanjian kerjasama antara PT. Pelabuhan Indonesia II dengan Baku International Sea Trade Port CJSC (Port of Baku) dari Azerbaijan dan Ningbo Zhousan (Port of Ningbo) dari Tiongkok dalam nota kesepahaman (MoU) dalam acara The 30th International Association of Ports and Harbors (IAPH) World Ports Conference 2017 yang digelar di BNDCC, Nusa Dua

⁹⁷ Rizki Renardi, 2017, Pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok dalam <https://www.cnnindonesia.com/tv/20170504173120-402-212327/pengembangan-pelabuhan-tanjung-priok>, diakses pada 12 Januari 2017 pukul 8.45

⁹⁸ Proses Panjang Pembangunan Pelabuhan New Tanjung Priok, 2013, dalam <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2455127/proses-panjang-pembangunan-pelabuhan-new-tanjung-priok>, diakses pada 12 Januari 2018 pukul 9.13

⁹⁹ Ibid

Bali.¹⁰⁰ Kerjasama tersebut diberi nama Sister Port yang ditandatangani oleh perwakilan dari masing-masing negara. Kerjasama MoU ini merupakan awal perjanjian untuk peningkatan yang berarah pada kerjasama bisnis dan investasi. Port of Ningbo milik Tiongkok merupakan pelabuhan yang dinilai sangat canggih dan telah menghasilkan investasi yang sangat besar, sehingga hal tersebut sangat tepat untuk Indonesia mencontoh pada pelabuhan milik Tiongkok tersebut untuk belajar teknologi.¹⁰¹ Port of Ningbo juga memiliki ketertarikan untuk menanamkan investasi di Indonesia yaitu di Pelabuhan Tanjung Priok dan rencananya akan mengajak empat perusahaan lain untuk menanamkan investasi di Pelabuhan Tanjung Priok sebesar US\$ 5,9 Miliar.¹⁰² Empat perusahaan itu antara lain adalah tiga dari perusahaan Tiongkok dan satu dari perusahaan Perancis.

Kemudian di Indonesia bagian timur, Tiongkok juga telah melakukan perjanjian dengan Indonesia yaitu dengan penandatanganan Nota Kesepahaman (MoU) antara Indonesia Sorong Port dan China North Bay Shatin Port yang dilaksanakan di Jakarta

¹⁰⁰ Silawati, 2017, SWA hlm 18 dalam <http://www.indonesiapor.co.id/news/ipc-tandatangani-dua-mou-sister-port-767.html>, diakses pada 13 Januari 2018 pukul 12.38

¹⁰¹ Senny Cicilia, 2017, China Siap Invest U\$59 Miliar Di Tanjung Priok, dalam <http://nasional.kontan.co.id/news/china-siap-invest-us-59-miliar-di-tanjung-priok>, diakses pada 13 Januari 2018 pukul 14.01

¹⁰² *Ibid*

pada tanggal 17 November 2015.¹⁰³ Kerjasama tersebut merupakan kesepakatan antara Komite Pembangunan Tiongkok dan Kamar Dagang dan Industri Indonesia (Kadin) untuk membangun pelabuhan internasional di Indonesia demi mewujudkan keinginan Indonesia untuk menjadi poros maritim dunia.¹⁰⁴ Anggaran APBN tidak akan cukup untuk menanggulangi semua biaya pengembangan di Pelabuhan Indonesia Timur ini karena banyak sekali bagian-bagian infrastruktur yang harus diperbaiki dan tidak mengeluarkan biaya yang sedikit. Oleh karena itu, kerjasama dengan Tiongkok ini dinilai akan memberikan keuntungan dan keringanan bagi Indonesia.

Investasi yang akan diberikan untuk pembangunan infrastruktur tersebut memiliki nilai awal sekitar 2 Miliar dolar AS dalam waktu lima tahun.¹⁰⁵ Pelabuhan yang masuk dalam rencana kerjasama ini berfokus pada Indonesia bagian timur yaitu pelabuhan Sorong dan pelabuhan Bitung.¹⁰⁶ Pelabuhan Bitung sendiri memiliki kawasan yang dinilai memiliki potensi yang lebih tinggi dibandingkan dengan wilayah barat Indonesia. Dengan ditingkatkannya potensi pelabuhan Bitung maka juga akan mendukung kegiatan industri yang berada di sekitarnya seperti Ambon dan Ternate yang memiliki penghasilan dibidang pertanian, industri, dan pertambangan serta Samarinda, Balikpapan, Tarakan, dan Nunukan yang memiliki penghasilan di bidang batubara, minyak bumi, dan kayu

¹⁰³Hendra Gunawan, 2015, Kadin Dan Tiongkok Kerjasama Bangun Pelabuhan, dalam <http://industri.kontan.co.id/news/kadin-dan-tiongkok-kerjasama-bangun-pelabuhan>, diakses pada 20 Januari 2018 pukul 09.37

¹⁰⁴ *Ibid*

¹⁰⁵ Kadin Kerjasama Dengan Tiongkok Bangun Pelabuhan, 2015, dalam <http://id.beritasatu.com/home/kadin-kerja-sama-dengan-tiongkok-bangun-pelabuhan/132784> diakses pada 23 Januari 2018 pukul 19.22

¹⁰⁶ *Ibid*

lapis.¹⁰⁷ Namun dibalik itu, pembangunan pelabuhan Bitung ini juga memiliki Kendala yaitu rendahnya kualitas alat-alat di pelabuhan yang mengakibatkan terhambatnya proses bongkar muat. Akibatnya pelabuhan Bitung mengalami kewalahan dalam melayani muatan kapal petikemas domestik yang selalu ramai pada akhir tahun. Bahkan kapal-kapal tersebut harus mengantri dan bersandar hingga berhari-hari dan mengakibatkan penumpukan.¹⁰⁸ Sehingga hal ini mendorong PT. Pelabuhan Indonesia IV untuk segera memperbaiki kualitas pelabuhan Bitung dengan melakukan kerjasama dengan Tiongok.

Pelabuhan Sorong juga membutuhkan perbaikan infrastruktur. Pelabuhan Sorong adalah salah satu pintu gerbang perhubungan laut di Propinsi Papua Barat dan Papua yang melayani arus penumpang dan barang yang berasal dari Sorong ke Sorong Selatan, Manokwari, Raja Ampat, Wondama, Serui, Nabire, Fak-Fak, Kaimana, Bintuni, Biak, Jayapura, Maluku, Sulawesi dan Jawa ataupun sebaliknya. Berdasarkan kondisi dermaga yang ada nampak bahwa pelabuhan Sorong masih mempunyai banyak kekurangan yakni pelabuhan penumpang sudah tidak mampu menampung kapal yang masuk, karena pelabuhan kontainer masih bersatu dengan pelabuhan penumpang dan pelabuhan Sorong mempunyai lokasi lapangan penumpukan peti kemas, dan gudang barang yang kurang

¹⁰⁷ Yudho Winarto, 2017, Pelabuhan Bitung Menuju pelabuhan Internasional dalam <http://regional.kontan.co.id/news/pelabuhan-bitung-menuju-pelabuhan-internasional>, diakses pada 21 Januari 2018 pukul 15.41

¹⁰⁸ Aidikar M. Saidi, 2017, Alat Sering Rusak, Pelabuhan Bitung Kewalahan Bongkar Muat Peti Kemas, dalam <http://translogtoday.com/2017/12/14/alat-sering-rusak-pelabuhan-bitung-kewalahan-layani-bongkar-muat-petikemas>, diakses pada 28 Januari 2018 pukul 07.11

memadai, sehingga seharusnya dibuat perencanaan dan pengembangan daerah pelabuhan¹⁰⁹.

Pembangunan infrastruktur pelabuhan Indonesia bagian timur merupakan suatu potensi dan kekuatan yang dapat menghasilkan keuntungan yang sangat besar. Daerah timur memiliki hamparan tanah dengan luas 4,6 juta hektar yang dapat menghasilkan hal panen yang sangat besar dan memberikan keuntungan bagi Indonesia. Apabila lahan tersebut dikelola maka hasil dari 1 hektar bisa mencapai 8 ton padi, maka hasil 8 ton jika dikalikan dengan 4,6 maka akan menghasilkan 37 juta ton sekali panen. Sehingga hal tersebut juga memberikan keuntungan yang sangat besar bagi Indonesia. Namun infrastruktur pelabuhan yang digunakan sebagai jalan menuju lokasi tersebut membutuhkan pembangunan.¹¹⁰

¹⁰⁹ Appi YS., MJ Paransa, Lintong E, dan TK Sendow, 2013, Perencanaan Pengembangan Pelabuhan Laut Sorong di Kota Sorong, Jurnal Sipil Statik Vol.1 2013 hlm. 645-652

¹¹⁰ Sebut Wilayah Timur Masa Depan Indonesia, Presiden Jokowi : Yang perlu Dikerjakan Infrastruktur, 2015, dalam <http://setkab.go.id/sebut-wilayah-timur-masa-depan-indonesia-presiden-jokowi-yang-perlu-dikerjakan-infrastruktur/>, diakses pada 26 Juli 2018 19:55